



Marine Safety

E 7 * SUMMER 2000

Review

Canada and the United States meet in Gananoque

On July 18th and 19th, 2000, senior marine safety representatives from Canada and the United States met in Gananoque, Ontario (Canada) to review ongoing marine safety initiatives in the two countries and to harmonize future regulatory and enforcement actions.

Heading the delegations were, for the United States, Rear-Admiral Robert C. North, Assistant Commandant, Marine Safety and Environmental Protection, United States Coast Guard, and for Canada, Mr. Bud Streeter, Director General, Marine Safety, Transport Canada.

Discussions covered the issues of Port state control, quality shipping, aquatic nuisance species, mutual acceptance of safety equipment, standards for small commercial vessels and improved tanker safety.

At the conclusion of the meeting, a number of actions were agreed to, including:

- increased cooperation in inspections of foreign ships arriving at Canadian and U.S. ports;
- improved targeting in Port state control inspection programs to focus on ships most likely to be sub-standard (e.g., older bulk carriers) or vessels with poor safety records;
- rewards such as good publicity, certificates of merit, and less frequent inspections for quality ships (i.e., those with superior inspection histories);
- partnerships to address issues related to aquatic nuisance species through strategies such as harmonizing ballast water exchange guidelines and procedures; and
- work exchanges for Canadian and U.S. marine inspectors to help harmonize the standards of inspections in the two countries.

While no formal agreement has been signed, the two countries have agreed in principle to the above actions and plan to meet again in six to nine months to measure progress and decide on future actions. A memorandum of understanding between the two countries on these issues may also be considered at that time.

Following the meetings, it was pledged that this type of interaction would continue and that efforts would increase to make the North American marine safety system seamless and transparent, including opening a dialogue with the Mexican maritime authorities.



Table of Contents

Remarks from the Director General	2
Marine Emergency Duties – a Hands-on Experience	3
Canadian Marine Advisory Council – Proposal for Change	4
What's New	5
A Century of Canadian Shipping	6
Key Documents for Seafarers	8
Regulatory Reform Project	8

CA1
T360
- M17



Marine Safety Review is published quarterly by the Marine Safety Directorate of Transport Canada to keep the maritime community informed about marine legislation, relevant research, projects and events.

Inquiries

Please forward comments, queries, insights to:

Editor
Marine Safety Review
Transport Canada, Marine Safety
Tower C, Place de Ville
330 Sparks Street, 11th Floor
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0N8

Telephone: (613) 990-6653
Facsimile: (613) 990-6191

E-mail:
MarineSafety@tc.gc.ca

Web site:
www.tc.gc.ca/MarineSafety

Corrections

The staff of *Marine Safety Review* would like to apologize for the following discrepancies in Issue 6 – Spring 2000:

In the article entitled "Naval Architect Finds Field Work Satisfying" (p. 12) the photograph's caption listing "9. Bernard Lachance", should have read "9. Marcel Dubé".

In the feature entitled "What's New" the article "Multi-Modal Transportation Tribunal" (p. 7) should have read "...Transport Canada has been engaged in extensive legislative activity to refine its role in policy development and regulatory oversight." and "...enhancing its scope to encompass various transportation modes, in order to provide a fair and effective means for reviewing administrative decisions..."

Articles do not necessarily reflect the policies or views of the Marine Safety Directorate. Unless otherwise noted, material in this newsletter may be reproduced freely, provided that *Marine Safety Review* is credited as the source.

Remarks from the Director General

Early fall, with the summer season behind us, is always a good time to regain our focus. We must keep in mind the tenets of excellence: cooperation, communication, service and diligence. This is particularly true of our inspection activities. We must maintain a high standard of safety for the Canadian marine transportation system.

Our continuing commitment to working with the increasing small commercial vessel population remains a top priority. Continuing losses of small fishing vessels, and accidents and incidents involving small commercial vessels serve as tragic reminders of the growing urgency to increase our efforts to minimize the risk in our waters. To this end, Marine Safety has proposed a small passenger vessel initiative, which has been approved in principle. A determined effort is under way to allocate the staff and funds required to successfully implement this initiative. Updates on this pressing issue will be made available as they arise.

Our efforts to reform Canadian shipping law continue unabated and we remain focused on the Canada Shipping Act, 2000, which received First Reading in June. Furthermore, meetings with the United States Coast Guard were held over the summer



Bud Streeter

and cooperation towards harmonization of our respective standards in the areas of ballast water management, Port state control, and small vessels has been re-affirmed.

We are committed to maintaining open communication with our stakeholders and the public, and we encourage your comments, suggestions and inquiries (marinesafety@tc.gc.ca). ✉

Sincerely,

Bud Streeter
Director General
Marine Safety

...caption from page 1

Gananoque meeting. From left to right:

- 1) Terrance Hounsell; 2) Donald J. Kerling; 3) Capt. Jonathan Sarubbi;
- 4) Rear-Admiral R.C. North; 5) Bud Streeter; 6) Berthier Pineau;
- 7) John Clarkson; 8) Lt.-Cmdr. Them Lafferty; 9) Kathleen-Ann Desjardins;
- 10) Richard Day.

Marine Emergency Duties – a Hands-on Experience

The actions of a ship's crew are the most important factor during an emergency at sea. Crew members are frequently the only ones on-site when an incident occurs, and their ability to respond in the first minutes can be crucial to their safety.

It is for this reason that Marine Safety's Personnel Standards and Pilotage division ensures that adequate emergency-training facilities and equipment are available across Canada. The facilities provide Marine Emergency Duties (MED) training, such as firefighting and survival training, as well as training in emergency procedures.

A MED training centre features classroom training, hands-on training in survival craft – simulating shipboard emergency conditions, and a fire-fighting mock-up.

Provincial marine institutes use these facilities to provide Marine Safety-approved MED courses that help seafarers meet emergency training requirements specified by the *Canada Shipping Act (CSA)*, and international conventions such as the International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers. This training is compulsory for any junior or senior marine certification issued under the CSA, and for all seafarers within six months of employment at sea.

Of the 19 MED centres across Canada that offer all or part of the approved MED courses, 14 received financial support from Transport Canada in the past year. Two of these facilities –

in Port Colborne, Ontario and St. Romuald, Quebec – are owned by the federal government. ↗

*Contributor: Mary Lamontange,
Program Manager, MED Facilities
Support, Ottawa*



A student at the Marine Emergency Duties Centre in Port Colborne, Ontario practices righting a capsized life raft.



Marine Emergency Duties students get hands-on experience fighting serious fires such as this one at the Justice Institute Fire and Safety Training Centre in Maple Ridge, B.C.

Canadian Marine Advisory Council – Proposal for Change

The Canadian Marine Advisory Council (CMAC) met in Ottawa for their bi-annual meeting on May 2-4, 2000, with over 360 delegates participating. The opening plenary was co-chaired by Bud Streeter, Director General, Marine Safety (Transport Canada), and Anne O'Toole, Acting Director General, Integrated Business Management, Canadian Coast Guard (Fisheries and Oceans Canada). The closing plenary was co-chaired by Bill Elliot, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, and Ron Jackson, Assistant Deputy Minister, Safety and Security (Transport Canada).

Stakeholders were informed about the progress of the Canada Shipping Act, 2000, the Regulatory Reform project, the redefinition of the Canadian Coast Guard base fleet, and the development of cost effective services. A broad range of subjects were discussed at the various standing committee and working group meetings.

A number of delegates expressed frustration with the inability to attend important standing committee and working group meetings caused by a compressed schedule. In response to stakeholder concerns, Transport Canada is proposing to start future meetings one afternoon earlier than usual. Therefore, the May 2001

CMAC meeting would start with the opening plenary on Monday, May 7 at 1:00 p.m. (EST) and finish with the closing plenary on Thursday, May 10 at approximately 4:00 p.m. (EST). This four-day extended schedule should improve the overall effectiveness of this consultative forum.

Comments are being solicited on this proposal and other suggestions for improvement are welcome,

via e-mail (quinnn@tc.gc.ca), facsimilie (613) 991-5670, telephone (613) 991-3159, or the web (www.tc.gc.ca/marinesafety).

Together, we can make CMAC work better for you! ✎

*Contributor: Elisabeth Bertrand,
Consultations & Communications
Coordinator, Ottawa*





MARINE SAFETY AWARD NOMINATIONS

The Transport Canada Marine Safety Award was established to stimulate an awareness of marine safety in Canada and to recognize those who have contributed, in an exceptional way, to this objective.

Transport Canada is now soliciting nominations for the 2001 award, with a deadline for nominations of March 15, 2001. The Award will be presented at the May 2001 Canadian Marine Advisory Council (CMAC) National Meeting.

For more information please visit our web site (www.tc.gc.ca/marinesafety)


Contributor: Ian Sherwood, CMAC Secretariat Officer, Ottawa



NEW SOFTWARE TO EASE STABILITY CALCULATIONS

Although determining a ship's potential stability is of vital importance, the calculations involved have always been tedious.

Since 1994, Marine Safety's mandate to approve ship plans, including intact and damage stability calculations, has been delegated to the regions. Though shipowners and their naval architects are responsible for the accuracy of the basic data, marine safety inspectors must verify final results and, occasionally, examine stability scenarios in greater detail.

With the advent of computers and advances in software, it is now possible to simplify these calculations. Once the shape of a vessel has been electronically defined, it can be run through applications to test any stability condition. To assist marine safety inspectors, new software is being evaluated to possibly replace existing applications. Key to the evaluation is determining ease-of-use and the ability to handle damage stability data derived from the probabilistic method (an alternative International Maritime Organization standard). This software is being evaluated over 10 months, starting with an introductory training session in Vancouver this summer. 

Contributor: Jerzy Trzesicki, Senior Marine Safety Inspector, Vancouver



A group of Marine Safety Inspectors attending an introductory training session in Vancouver. From left to right: 1. **James Williamson**, QC, Quebec; 2. **Colin Curragh**, Sarnia, ON; 3. **Malcolm Buchanan**, Victoria, BC; 4. **Gary Totten**, Dartmouth, NS; 5. **Kin Tue-Fee**, Ottawa, ON; 6. **Terrance Hounsell**, Ottawa, ON; 7. **Makhan Chowdrey**, Vancouver, BC; 8. **Bradley Dale**, Manager, Customer Service, Authoship Systems Corp.; 9. **Kenneth Hardiman**, St. John's, NF; 10. **Guy Bussi res**, QC, Quebec; 11. **John Haswell**, Nanaimo, BC; 12. **Peter Timonin**, Ottawa, ON; 13. **David Huston**, Vancouver, BC; 14. **Jerzy Trzesicki**, Vancouver, BC.

Photograph courtesy of Jerzy Trzesicki.

A Century of Canadian Shipping

Much of the romance of the sea is caught up in the sails of the tall ships. When Canadians reflect on the last turn of the century, we often think of these stately vessels, which were carefully crafted by shipbuilders throughout the Maritimes. Even today, nautical buffs such as those working to restore the sailing yacht *Canada* are attracted to this part of our nautical history.

But the modern era of shipping in Canada was not meant to include the tall ships. There was a revolution taking place in shipping, a revolution that would end Canada's days as a major shipbuilding power, but would help the country in many other ways.

Some would say the revolution began when the British turbine-engine steamer ship *Turbina*, built in 1894, entered the Royal Navy regatta on the Thames River in London. The *Turbina* ran circles around every ship on the river at the then-fantastic speed of 35 knots.

In Canada, Samuel Cunard of Halifax had made a name in the shipping world with his famous transoceanic service. His service dominated the Atlantic in the mid-1800s, and by 1878 Canada ranked fourth among the shipowning nations of the world.

The new ships were a wondrous improvement on the old. Between 1800 and 1900, the time it took to cross the Atlantic dropped from 38 days to six. The change was profound.

Canadians continued to build wooden ships into the 1920s, but new kinds of ships were being developed outside Canada, and the Quebec and Atlantic shipyards had to gradually adapt to these new materials and technologies.

Even in 1900, most Canadians still travelled by boat, and most had never seen an automobile. You probably couldn't pick a better moment than 100 years ago, even in the midst of the decline of Canadian shipbuilding, to illustrate how important shipping was in building this country.



That's when Canada's wheat revolution began, a development that would provide the stimulus for Canada's industrial awakening. The Prairies were opening up. Shipload after shipload of Europeans arrived in Eastern Canada in the late 1890s and made their way west to settle the land. And it wasn't long before shipload after shipload of wheat was being transported over to Europe and other parts of the world.

Ships also carried Canadians abroad to fight during both world wars, and the heroic efforts of Canada's merchant marine sustained Britain and other allies during the Second World War.

The economic boom of the post-war period found shippers from around the world looking for new ways to transport their goods to and from the burgeoning markets of North America. Then, on June 26, 1959 – in the presence of Queen Elizabeth, President Eisenhower and Prime Minister John Diefenbaker – the St. Lawrence Seaway officially opened for business. This development provided a unique marine gateway into the vast inland markets of the continent, forever changing the face of North American trade by water and marking a new era in Canada-U.S. co-operation. The Seaway also played an important social role, acting as the point of entry for many immigrants to Canada and the U.S.

As we approach the year 2000, most Canadians probably don't think nearly as much about shipping as our ancestors did in 1900. Nevertheless, in 1998, Canadian ports handled over 376 million tonnes of cargo.



Annapolis Royal, N.S., J.F.W. Des Barres.



*One ship entering, one ship leaving
flight locks, Welland Canal.*



*Merchant seamen and navy men,
survivors of two torpedoings,
reach St. John's, Nfld., in 1942.*



*The St. Lawrence Seaway Management
Corporation (Canada)*


*The St. Lawrence Seaway opened
up the continent in 1959.*

Our ports system continues to play an important role in Canada's economic success, and we shouldn't forget the importance of shipping, either to the history of the country or its current economic well-being.

Ship safety has never been better: the accident rate for Canadian vessels is at its lowest level in over a decade. The safety of our sea-faring vessels has truly come a long way in a century that saw one of the biggest marine disasters in history – and certainly the most famous – the 1912 sinking of the *Titanic*.

In a land bounded by three oceans, 20th century efficiency on the seas was a godsend to a country that relied on exports and needed new citizens to help build a dynamic new economy.



But with the exception of the *Bluenose*, the famous racing schooner featured on Canada's dime, the ships of the 20th century do not muster up the adventurous image of their 19th century ancestors. Let's just say they had a tall act to follow. 

**Extracted from a Transport
publication entitled: "A millenium
of transportation in Canada" –
(TP 13526E)**

Key Documents for Seafarers

Marine Safety's Personnel Standards and Pilotage division ensures Canadian seafarers have a number of key documents so they can establish their identity and provide a record of their service.

SEAFARER'S DOCUMENT IDENTIFICATION NUMBER

Everyone meeting the requirements for the issue of marine documents must have a seafarer's number, also commonly called a CDN number. Seafarers can obtain a CDN number from Marine Safety offices across Canada (see our web site at www.tc.gc.ca/marinesafety for a list of contacts and addresses), or contact Personnel Standards and Pilotage, 10th Floor, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, ON K1A 0N8 (Telephone: (613) 998-0616, (613) 998-0614, and (613) 998-0635).

DISCHARGE BOOK

This book consists of a cover, personal information about the holder (including a seafarer's CDN number), and a record of service. Shipping masters issue the book to anyone who is pursuing or about to pursue employment at sea. The captain of the vessel keeps the book during the holder's term of employment and returns it at the end of service with an updated record of service.


SEAFARER'S IDENTIFICATION

This special identification card is issued to Canadian seafarers travelling to foreign ports in accordance with the International Labour

Organization's Seafarers' Identity Documents Convention. This identification card does not replace the need for a seafarer to carry a Canadian passport when travelling abroad.

Future improvements – the seafarers' identity document will be tied in to an upgrade in our Automated Certification and Examination System (ACES) which will create a central electronic database for all seafarer functions. A feasibility study will be undertaken in the near future for this purpose. ✎

*Contributor: Mary Lamontagne,
Program Manager, MED Facilities
Support, Ottawa*

CDN 1234567 A		DATE (OF BIRTH - DE NAISSANCE) 1965-Jan-01	
EYES - YEUX Blue	HEIGHT - TAILLE 187cm	PLACE OF BIRTH - LIEU DE NAISSANCE Your Town, ON	
EXPIRY - DATE D'EXPIRATION 2002-XX-XX		PLACE OF ISSUE - ENDROIT DE D	
		OTTAWA	
XXXX XXXXXX		SEAFARER'S IDENTITY DOCUMENT - PIÈCE D'IDENTITÉ DES GENS DE MER	
ISSUING OFFICER'S SIGNATURE SIGNATURE DE L'AGENT RES		NATIONALITY - NATIONALITÉ CANADIAN - CANADIENNE	
		SURNAME - NOM DE FAMILLE DOE	
		GIVEN NAME - PRÉNOM John	
		XXXX XXX	
		SIGNATURE (OF HOLDER - DU TITULAIRE)	

Passport Picture Here
Photo de Passeport ici

Regulatory Reform Project

On June 8, 2000, the Honourable David Collett, Minister of Transport, introduced Bill C-35 in the House of Commons. Bill C-35, the Canada Shipping Act, 2000 (CSA 2000), is a rejuvenated *Canada Shipping Act*; reorganized, modernized and streamlined through the assistance and participation of stakeholders.

CSA 2000 is an enabling act meaning much of the detail will be expanded upon through regulations. Consequently, a significant

amount of work lies ahead to update, reorganize and improve upon those regulations that will make up the new CSA 2000 framework.

The goal of the regulatory reform project is to develop regulations that are reasonable, efficient, clear and easy-to-understand. To this end, the Department will draw upon the expertise and knowledge of stakeholders through a series of consultation meetings. The first round of consultations will commence shortly and will focus on issues that underpin most regulations.

For the most up-to-date news and information regarding CSA 2000, log on to the Canada Shipping Act and Regulatory Reform web site (www.tc.gc.ca/marinesafety). ✎

*Contributor: Elisabeth Bertrand,
Consultations & Communications
Coordinator, Ottawa*



Des documents essentiels pour les gens de mer

La division Normes du personnel maritime et pilotage de la Sécurité maritime veille à ce que les gens de mer du Canada aient les documents essentiels qui leur permettront d'établir leur identité et fournir une attestation de service.

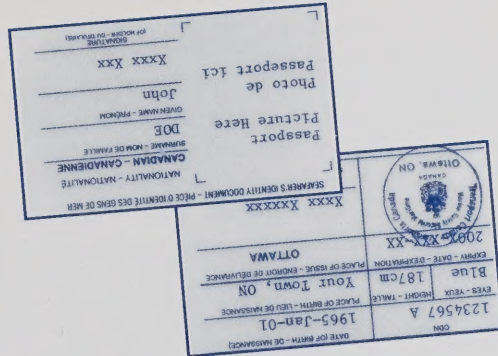
NUMÉRO DE PIÈCE D'IDENTITÉ DES MARINS

Tous ceux qui satisfont aux exigences de délivrance de documents maritimes doivent avoir un numéro de marin, communément appelé un numéro CDN. Les gens de mer peuvent obtenir un numéro CDN en s'adressant aux bureaux de la Sécurité maritime partout au Canada (voir notre site web à www.tc.gc.ca/securitemaritime vous y trouverez une liste d'adresses et le nom des personnes-ressources) ou à Normes du personnel maritime et pilotage,

10^e étage, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa, ON K1A 0N8 (Tél. : (613) 998-0614, (613) 998-0635).

LIVRET DE SERVICE

Ce livret comprend une couverture, les renseignements personnels concernant le détenteur (y compris son numéro CDN) et une attestation de service. Les envoleurs remettent un livret à quiconque travaille ou travaillera sous peu en mer. Le capitaine du bâtiment garde le livret pendant la durée de l'emploi du détenteur et lui rend avec une attestation de service à jour à la fin de son emploi.



PIÈCE D'IDENTITÉ DES MARINS
Cette pièce d'identité spéciale est délivrée aux marins canadiens qui se rendent dans des ports étrangers conformément à la convention de l'Organisation internationale du travail sur les pièces d'identité des gens de mer. Les marins sont tenus d'avoir en leur possession un passeport canadien, en plus de cette pièce d'identité pour les voyages à l'étranger.

Amélioration pour l'avenir –

Les pièces d'identité des gens de mer seront intégrées à la mise à niveau du système automatisé d'accréditation et d'examen ayant pour but de créer une base de données électronique centrale pour toutes les fonctions de gens de mer. Une étude de faisabilité sera entreprise prochainement.

Collaboratrice : Mary Lamontagne, Gestionnaire de programme, Soutien des installations FUM, Ottawa

Projet de réforme de la réglementation

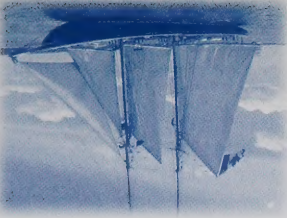
et améliorer les règlements qui formeront le nouveau cadre d'application de la LMMC 2000.

Le projet de réforme de la réglementation vise l'élaboration de règlements raisonnables, efficaces, clairs et faciles à comprendre. À cette fin, le Ministère fera appel à l'expertise et aux connaissances des intervenants dans une série de consultations communes premières consultations commenceront prochainement et porteront sur des questions qui sous-tendent la plupart des règlements.

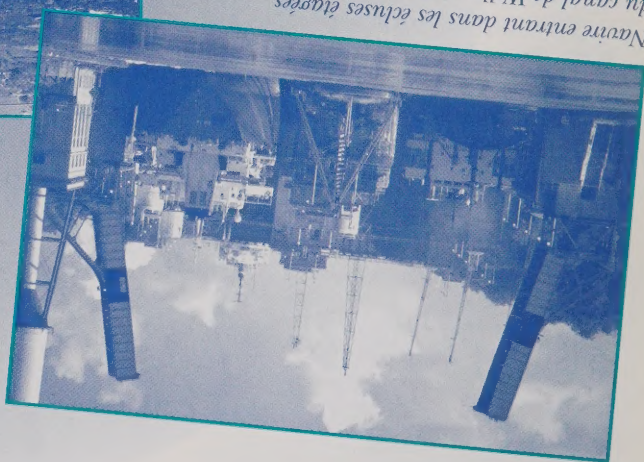
Le 8 juin 2000, l'honorable David Collett, ministre des Transports, a déposé le projet de loi C-35 à la Chambre des communes. Ce projet de loi, la Loi de 2000 sur la marine marchande du Canada (LMMC 2000), est en fait une nouvelle version de la Loi sur la marine marchande du Canada qui a été restructurée, modernisée et simplifiée avec la collaboration des intervenants. Comme la LMMC 2000 est une loi habilitante, la majorité des détails se trouveront dans les règlements. Il reste donc beaucoup à faire pour mettre à jour, réorganiser

Collaboratrice : Elisabeth Bertrand, coordonnatrice, Consultations et Communications, Ottawa

Pour les tout derniers renseignements concernant la LMMC 2000, vous n'avez qu'à visiter le site web de la Réforme de la Loi sur la marine marchande du Canada et de ses règlements (www.tc.gc.ca/securitemaritime).



Navire entrant dans les écluses étagées du canal de Welland, et un autre les quittant.



rôle important sur le plan social, en servant de point d'entrée au Canada et aux États-Unis pour plusieurs immigrants.

À l'aube de l'an 2000, les plupart des Canadiens ne pensent sans doute pas autant à la marine marchande que leurs ancêtres en 1900. Il n'en reste pas moins qu'en 1998, les ports canadiens ont maintenu plus de 376 millions de tonnes de marchandises. Notre système portuaire continue de jouer un rôle important dans la réussite économique du Canada, et nous ne devons pas oublier l'importance de la marine marchande, que ce soit pour l'histoire de ce pays ou pour son bien-être économique actuel.

La sécurité des navires ne s'est jamais si bien portée : le taux d'accidents mettant en cause des navires canadiens est à son niveau le plus bas en une décennie. La sécurité de nos navires a beaucoup évolué dans un siècle qui a été le témoin de l'une des plus grandes catastrophes maritimes

La voie maritime du Saint-Laurent a donné accès au cœur du continent en 1959.



La Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent (Canada)

Des marins de la flotte de commerce et de la marine de guerre, survivants de deux torpillages, rejoignent St. John's (T.-N.) en 1942.

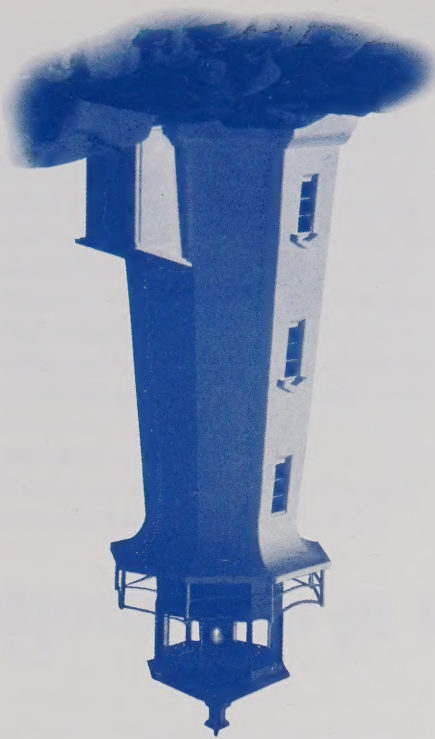


de l'histoire, et très certainement l'une des plus célèbres : le naufrage du *Titanic* en 1912.

L'efficacité de la marine marchande au 20^e siècle a été un véritable cadeau du ciel pour un pays bordé par trois océans et tributaire des exportations, et qui avait besoin de nouveaux citoyens pour l'aider à bâtir une nouvelle économie florissante.

Mais à l'exception du *Bluenose*, la célèbre goélette qui orne la pièce de 10 cents du Canada, les navires du 20^e siècle n'évoquent pas le même esprit d'aventure que leurs ancêtres du 19^e siècle. Nous dirons à leur défense qu'ils n'avaient pas la tâche facile.

Extrait d'une publication de Transports intitulé : « Un millénaire de transports au Canada » – (TP 13526F)



Un siècle de navigation canadienne

cargaisons de blé empruntaient la route de l'Europe et d'autres régions du monde.

N'oublions pas non plus que les navires ont acheminé des Canadiens partis se battre au front lors des deux grandes guerres mondiales, sans parler des efforts héroïques de la marine marchande du Canada qui a appuyé la Grande-Bretagne et les alliés durant la Deuxième Guerre mondiale.

L'essor économique de l'après-guerre amène des expéditeurs de partout dans le monde à chercher de nouveaux moyens de transporter leurs biens à destination ou en provenance des marchés florissants de l'Amérique du Nord. Puis, le 26 juin 1959, en présence de la reine Elisabeth, du président Eisenhower et du premier ministre John Diefenbaker, la voie maritime du Saint-Laurent entre officiellement en activité. Cette réalisation offrait ainsi une porte d'entrée maritime tout à fait unique pour accéder aux vastes marchés intérieurs du continent, ce qui allait transformer à tout jamais le visage du commerce nord-américain par voie d'eau et marquer un tournant pour la coopération canado-américaine.

C'est à cette époque que l'on assiste à l'émergence de la révolution du blé au Canada, un phénomène qui allait donner un essor à l'éveil industriel du Canada. Les Prairies commencent alors d'être colonisées. Des centaines d'arrivées par navire dans l'Est du Canada à la fin des années 1890 et ont pris la route de l'Ouest pour défricher et cultiver la terre. Et peu de temps plus tard, des cargaisons et des

Le Canada a continué de construire des navires en bois jusque vers 1920, mais les nouveaux navires étaient construits à l'extérieur du Canada, et les chantiers navals du Québec et de l'Atlantique se sont progressivement adaptés à de nouveaux matériaux et de nouvelles techniques.

Même en 1900, la majorité des Canadiens voyageaient toujours en bateau et la plupart d'entre eux n'avaient jamais vu une automobile. On ne pouvait choisir un meilleur moment qu'il y a un siècle, en dépit du déclin de la construction navale au Canada, pour illustrer toute l'importance de la navigation dans l'édification de ce pays.



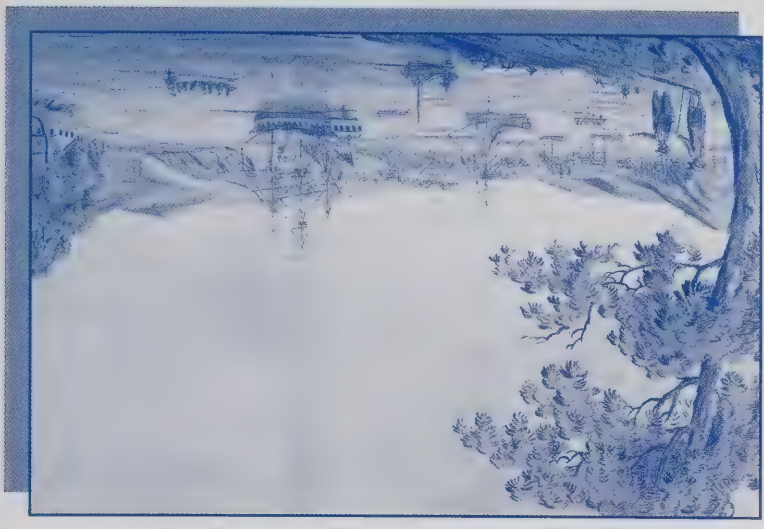
Une bonne partie du charme de la mer réside encore dans les voiles des grands voiliers. Lorsque les Canadiens évoquent le tournant du siècle, ils pensent souvent à ces majestueux navires soigneusement construits par des chantiers navals des Maritimes. Même aujourd'hui, les mords de la navigation comme ceux qui s'emploient à restaurer le voilier *Canada* sont séduits par cette partie de notre passé nautique.

Mais l'ère moderne de la navigation au Canada n'était pas faite pour les grands voiliers. Une révolution s'est en effet produite dans ce secteur, qui a sonné le glas de la puissance du Canada comme grand constructeur de navires, mais qui a aidé le pays de bien d'autres façons.

Certains prétendent que la révolution a débuté lorsque le *Turbina*, petit vapeur à turbine britannique, constitut en 1894, s'est ingéré dans la regate de la Royal Navy sur la Tamise à Londres, en décrivant des cercles autour de tous les navires à la vitesse de 35 nœuds, vitesse incroyable à l'époque.

Au Canada, Samuel Cunard de Halifax s'est fait un nom dans le milieu de la marine marchande grâce à son célèbre service transocéanique qui a dominé l'Atlantique au milieu du 19^e siècle, et, en 1878, le Canada s'est hissé au quatrième rang des grandes puissances mondiales d'armateurs.

Les nouveaux navires se démarquaient nettement par rapport à leurs prédécesseurs. Entre 1800 et 1900, la durée de la traversée de l'Atlantique est passée de 38 à 6 jours, soit un changement remarquable.



Annapolis Royal (N.-É.), J.F.W. Des Barres.

NOMINATIONS POUR LE PRIX DE LA SÉCURITÉ MARITIME

Le Prix de la sécurité maritime de Transports Canada a été créé pour promouvoir la sécurité maritime au Canada et rendre hommage à ceux qui ont contribué de manière exceptionnelle à la réalisation de cet objectif.

Transports Canada vous invite à soumettre des nominations pour le prix de 2001 au plus tard le 15 mars 2001. Le prix sera présenté à la réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) qui se tiendra en mai 2001.

Pour de plus amples renseignements, veuillez visiter notre site web (www.tc.gc.ca/securitemaritime)

Collaborateur : Ian Sherwood, Agent, secrétaire du CCMC, Ottawa

NOUVEAU LOGICIEL QUI FACILITE LES CALCULS DE STABILITÉ

Malgré l'importance vitale que revêt la détermination de la stabilité d'un navire, les calculs en cause ont toujours été laborieux.

Depuis 1994, la Sécurité maritime a délégué aux régions le mandat d'approuver les calculs de stabilité à l'état intact et après avarie. Les propriétaires de navire et les architectes navals sont responsables de l'exactitude des données de base, mais il incombe aux inspecteurs de la sécurité maritime de vérifier les résultats finaux et, parfois, d'examiner les scénarios de stabilité de plus près.

Grâce aux ordinateurs et à l'évolution des logiciels, il est maintenant possible de simplifier ces calculs. Une fois la forme du navire définie électroniquement, diverses applications sont utilisées pour tester différentes conditions de stabilité. Pour aider les inspecteurs de la sécurité maritime, on évalue actuellement un nouveau logiciel qui pourrait remplacer les applications existantes. Cette évaluation vise essentiellement à déterminer la convivialité et la capacité de traiter les données de stabilité après avarie dérivées de la méthode probabiliste (norme de rechange de l'Organisation maritime internationale). Le logiciel sera évalué sur une période de 10 mois, qui commencera avec une séance de formation de base à Vancouver cet été.

Collaborateur : Jerzy Trzesicki, inspecteur principal de la sécurité maritime, Vancouver



Des inspecteurs de la sécurité maritime participent à une séance de formation de base à Vancouver. De gauche à droite : 1. James Williamson, Québec, QC; 2. Colin Curragh, Sarnia, ON; 3. Malcolm Buchanan, Victoria, CB; 4. Gary Totten, Dartmouth, NE; 5. Kim Tue-Fee, Ottawa, ON; 6. Terrance Hounsell, Ottawa, ON; 7. Mahan Chowdrey, Vancouver, CB; 8. Bradley Dale, gestionnaire, Service à la clientèle, Authoship Systems Corp.; 9. Kenneth Hardiman, St. John's, TN; 10. Guy Bussières, Québec, QC; 11. John Haswell, Nanaimo, CB; 12. Peter Timonin, Ottawa, ON; 13. David Huston, Vancouver, CB; 14. Jerzy Trzesicki, Vancouver, CB.

Photo courtoisie de Jerzy Trzesicki.

Conseil consultatif maritime canadien – Proposition de changement

par courriel (quinann@tc.gc.ca),
télécopieur (613) 991-5670, télé-
phone (613) 991-3159, ou Internet
(www.tc.gc.ca/securitemaritime).
Ensemble, nous pouvons faire en
sorte que le CCMC puisse mieux
vous servir!

Collaboratrice : Elisabeth Bertrand,
coordonnatrice, Consultations
et Communications, Ottawa

du CCMC de mai 2001 commen-
cerait avec la plénière d'ouverture le
lundi 7 mai à 13 h (HNE) pour se
terminer avec la plénière de clôture
le jeudi 10 mai à 16 h environ (HNE).
Ce programme prolongé sur quatre
jours devrait améliorer l'efficacité
générale de ce forum de consultation.

Nous vous invitons à nous trans-
mettre vos observations sur cette
proposition ou toute amélioration
que vous souhaitez suggérer,

Plus de 360 délégués ont parti-
cipé à la réunion semestrielle
du Conseil consultatif maritime
canadien (CCMC) qui s'est tenue
à Ottawa du 2 au 4 mai 2000. La
plénière d'ouverture a été coprésidée
par Bud Stretter, directeur général,
Sécurité maritime (Transports
Canada), et Anne O'Toole, direc-
trice générale interimaire, Gestion
intégrée des activités, Garde côtière
canadienne (Pêches et Océans
Canada). La plénière de clôture
a été coprésidée par Bill Elliot,
Sous-commissaire, Garde côtière
canadienne, et Ron Jackson, sous-
ministre adjoint, Sécurité et sûreté
(Transports Canada).

Les intervenants ont été informés des
progrès concernant la Loi de 2000
sur la marine marchande du Canada,
le projet de réforme de la réglemen-
tation, la redéfinition de la flotte de
base de la Garde côtière canadienne
et l'établissement de services renta-
bles. De nombreux sujets ont été dis-
cutés aux diverses réunions de comité
permanent et de groupe de travail.

Plusieurs délégués ont exprimé leur
frustration de ne pouvoir participer
à d'importantes réunions de comité
permanent et de groupe de travail
en raison de l'horaire très serré.
En réponse aux préoccupations
des intervenants, Transports Canada
propose de commencer les futures
réunions un après-midi plus tôt que
d'habitude. C'est ainsi que la réunion



La formation aux fonctions d'urgence en mer – une expérience pratique


Les mesures prises par l'équipage d'un navire sont plus importantes que tout autre facteur durant une urgence en mer. Les membres d'équipage sont souvent les seuls sur place lorsqu'il se produit un incident et leur capacité de réagir dans les premières minutes peut être cruciale pour leur sécurité.

C'est pour cette raison que la division Normes du personnel maritime et pilotage veille à ce qu'il y ait des installations et de l'équipement d'urgence convenables à l'échelle du Canada. Ces installations fournissent de la formation sur les fonctions d'urgence en mer (FUM), notamment en ce qui a trait à la lutte contre les incendies et la survie, ainsi que de la formation sur les procédures d'urgence.

Un centre de formation FUM offre des cours théoriques, une formation pratique à bord d'embarcations de sauvetage pour recréer les situations d'urgence à bord d'un navire, ainsi que des simulations d'incendies.

Les instituts maritimes provinciaux utilisent ces installations pour offrir des cours FUM approuvés par la Sécurité maritime qui aident les gens de mer à respecter les exigences de formation établies dans la Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC), et les conventions internationales comme la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Cette formation est une exigence obligatoire pour les brevets du personnel maritime subalterne et supérieur en vertu de la LMMC, et obligatoire pour tous les gens de mer comptant moins de six mois de service en mer.

Des 19 centres FUM au Canada qui offrent l'ensemble ou une partie des cours FUM approuvés, 14 ont reçu de l'aide financière de Transports Canada l'an dernier. Deux de ces installations – à Port Colborne,

en Ontario, et Saint-Romuald, au Québec – appartiennent au gouvernement fédéral.  Collaboration : Mary Lamontagne, Gestionnaire de programme, FUM, Ottawa

Les étudiants du cours de fonctions d'urgence en mer acquièrent une expérience pratique en combattant des incendies majeurs comme celui-ci au Justice Institute Fire and Safety Training Centre à Maple Ridge, en Colombie-Britannique.



Un étudiant du Centre de formation des fonctions d'urgence en mer à Port Colborne, en Ontario, se pratique à redresser un radeau de sauvetage qui a chaviré.

Message du directeur général



Bud Streeter

en juin. De plus, nous avons eu des rencontres avec la Garde côtière américaine cet été et ce fut l'occasion de resserrer la collaboration en vue d'harmoniser les normes canadiennes et américaines relatives à la gestion des eaux de ballast, au contrôle des navires par l'État du port et aux petits bateaux.

Nous nous sommes engagés à maintenir une communication ouverte avec nos intervenants et le public, et nous vous encourageons à nous faire part de vos observations, suggestions et questions (securitemaritime@tc.gc.ca).

Bud Streeter
Directeur général
Sécurité maritime

En début d'automne, une fois la période estivale derrière nous, il convient de nous replonger dans nos activités. Nous devons aussi nous rappeler les principes d'excellence : coopération, communication, service et diligence. Ceci est particulièrement vrai dans le cas de nos activités d'inspection. Il nous faut conserver une norme de sécurité élevée pour le transport maritime au Canada.

Notre engagement permanent à travailler avec le nombre croissant de propriétaires de petits bâtiments commerciaux demeure une priorité absolue. Les naufrages des petits bateaux de pêches se succèdent et les petits bâtiments commerciaux continuent de faire parler d'eux dans les rapports d'accident et d'incident et sont un rappel tragique que nous devons de toute urgence intensifier nos efforts pour réduire les risques dans nos eaux. À cette fin, la Sécurité maritime a proposé une initiative concernant les petits bâtiments à passagers, qui a été approuvée en principe. Des travaux sont en cours pour que le personnel et les fonds nécessaires soient affectés pour mettre en œuvre avec succès cette initiative. Nous ferons des mises à jour sur ce dossier urgent au besoin.

Nous perséverons plus que jamais dans la réforme du droit maritime canadien en accordant une grande attention au projet de Loi de 2000 sur la marine marchande du Canada, dont la première lecture avait lieu

...Légende de la page 1

La rencontre à Gananogue. De gauche à droite :
1) Terrance Hounsell; 2) Donald J. Kerling; 3) Capitaine Jonathan Sarubbi;
4) Contre-amiral R.C. North; 5) Bud Streeter; 6) Berthier Pimneau;
7) John Clarkson; 8) L'Amiral Them Lafferty; 9) Kathleen-Anne Desjardins;
10) Richard Day.

Sécurité maritime en rubrique est une publication trimestrielle, publiée par la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada. On y trouve de l'information intéressante sur la réglementation maritime en générale, qu'il s'agisse de législation maritime, d'études et de projets spécifiques en cours ou d'événements connexes.

Enquêtes

Veuillez adresser vos commentaires, demandes d'information, idées à :

Rédacteur en chef
Sécurité maritime en rubrique
Transports Canada, Sécurité maritime
Tour C, Place de Ville
330, rue Sparks, 11^e Étage
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0N8

Téléphone : (613) 990-6653
Télécopieur : (613) 990-6191

Courriel :

securitemaritime@tc.gc.ca

Site web :

www.tc.gc.ca/Securitemaritime

Corrections

Sécurité maritime en rubrique s'excuse des erreurs suivantes qui se sont glissées dans le numéro 6 – printemps 2000 :

Dans l'article intitulé « Un architecte naval heureux de son travail sur le terrain » (p. 12) dans la légende de la photo « 9. Bernard Lachance », aurait dû se lire « 9. Marcel Dubé ».

Sous la rubrique « Quoi de neuf » dans l'article « Un tribunal du transport multimodal » (p. 7) il aurait fallu lire « ... Transports Canada a entrepris une démarche visant à mieux cibler son rôle dans l'élaboration des politiques et dans la surveillance de la réglementation. » et « ... à élargir son envergure pour englober différents modes de transport, de manière à fournir un moyen juste et efficace pour réexaminer les décisions administratives. »

Les articles ne reflètent pas nécessairement les politiques ou les points de vue officiels de la Direction générale de la sécurité maritime. Sauf avis contraire, on peut reproduire le contenu de la publication pourvu que l'on mentionne Sécurité maritime en rubrique comme source.

Sécurité maritime

en rubrique

NUMÉRO 7 • ÉTÉ 2000

Le Canada et les États-Unis se rencontrent à Gananoque



Les 18 et 19 juillet 2000, des représentants principaux de la sécurité maritime du Canada et des États-Unis se sont rencontrés à Gananoque, en Ontario (Canada) pour examiner les initiatives de sécurité maritime en cours dans leurs pays respectifs ainsi que pour harmoniser les futures mesures de réglementation et d'application.

À la tête des délégations se trouvaient, pour les États-Unis, le contre-amiral Robert C. North, commandant adjoint, Sécurité maritime et Protection de l'environnement, Garde côtière américaine, et pour le Canada, M. Bud Streeter, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada.

Les discussions ont porté sur le contrôle par l'État du port, la qualité du transport maritime, les espèces aquatiques nuisibles, la reconnaissance mutuelle de l'équipement de sécurité, les normes sur les petites embarcations commerciales et l'amélioration de la sécurité des navires-citernes.

Au terme de la rencontre, les participants se sont entendus sur un certain nombre de mesures, dont :

- une coopération accrue dans les inspections de navires étrangers arrivant dans les ports canadiens ou américains;
- des objectifs mieux ciblés sur les programmes d'inspection pour le contrôle par l'État du port en vue d'insister sur les navires les plus susceptibles de ne pas respecter les normes (ex. : les vieux vrailleurs) ou les navires dont la fiche de sécurité est déplorable;
- des récompenses : une bonne publicité, des certificats au mérite et des inspections moins fréquentes sur la qualité des navires (c.-à-d. ceux avec des dossiers d'inspection supérieurs);
- des partenariats pour résoudre les questions liées aux espèces aquatiques nuisibles par des stratégies telles que des lignes directrices et des procédures harmonisées sur le changement des eaux de ballast; et
- des échanges professionnels pour les inspecteurs maritimes canadiens et américains en vue de faciliter l'harmonisation des normes d'inspection dans les deux pays.

Bien qu'aucune entente officielle n'ait été signée, les deux pays se sont entendus en principe sur les mesures susmentionnées; ils planifient de se rencontrer à nouveau d'ici six à neuf mois pour mesurer les progrès réalisés et s'entendre sur les prochaines mesures. Un protocole d'entente entre les deux pays sur ces mesures pourrait alors être envisagé.

Après la rencontre, on a affirmé que ce type d'échange se poursuivrait et que des efforts seraient déployés en vue d'un système de sécurité maritime nord-américain harmonieux et transparent, ce qui supposerait aussi l'ouverture d'un dialogue avec les autorités maritimes mexicaines.

2	Message du directeur général
2	La formation aux fonctions d'urgence en mer – une expérience pratique
3	Conseil consultatif maritime canadien – Proposition de changement
4	Quoi de neuf
5	Un siècle de navigation canadienne
6	Des documents essentiels pour les gens de mer
8	Projet de réforme de la réglementation

Table des matières